

Buenas intenciones, dados cargados y escándalos en materia de movilidad

JORGE VALDIVIA GARCÍA*

En las últimas décadas la mayor parte de los esfuerzos y recursos oficiales destinados a la movilidad en México se han enfocado a la ampliación de la infraestructura vial, desatendiendo otros medios de transporte. Como consecuencia, 98% de las personas y 55% de la carga se ven obligadas hoy a movilizarse por carretera,¹ mientras que en las ciudades cada vez más gente utiliza el automóvil para trasladarse, al ser insuficientes o no existir otras opciones viables para hacerlo.

En el gobierno del presidente Enrique Peña Nieto (2012–2018) se planteó dar un golpe de timón en la materia y se anunció el apoyo para el renacimiento o impulso de sistemas de transporte masivo, rápido y eficiente, como es el caso de los trenes de pasajeros y los autobuses de rápido tránsito (BRT), así como para el desarrollo de la movilidad no motorizada. Pero un análisis de los recursos destinados a la construcción de la infraestructura necesaria evidencia que no se están cumpliendo los compromisos, a lo que se suma el que una parte importante de la estrategia gubernamental se tambaleó, durante el segundo semestre de

* Es licenciado en Ciencias de la Comunicación. Fue editor de las secciones de Negocios (1999–2005) y de Ciudad y Región (2005–2012) en el periódico *Público* (hoy *Milenio Jalisco*). Actualmente es editor en la Oficina de Publicaciones del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO).

2014, por los escándalos de presunta corrupción, amiguismo y tráfico de influencias vinculados a varios de los grandes proyectos federales.

1. EL CONSENTIDO CONTEMPORÁNEO

Que las personas y los bienes transiten de una manera ágil, eficiente, segura y sustentable, así como a un menor costo. Tales son los objetivos primordiales en materia de movilidad establecidos en el gobierno del presidente Enrique Peña Nieto, según se desprende del *Plan Nacional de Desarrollo 2013–2018* y otros documentos en la materia. Para alcanzarlos se prevé una inversión de casi 600,000 millones de pesos de recursos públicos y privados, de acuerdo con lo establecido en el *Programa de inversiones en infraestructura de transporte y comunicaciones 2013–2018* (PIITC), en el que se indica que los recursos se emplearán para

[...] la ampliación y conservación de la red carretera federal; la construcción y modernización de caminos, puentes, ferrocarriles, puertos y aeropuertos; el establecimiento de una rectoría de sistemas de transporte que mejore la movilidad urbana, reduzca los tiempos de traslado, abata los costos logísticos [y] mejore la seguridad de los usuarios.²

En el mensaje de Enrique Peña Nieto en ese documento establece que tiene “el compromiso de dar un fuerte impulso al desarrollo integral de la infraestructura, particularmente en este sector [el de comunicaciones y trasportes]”.³ No obstante ese compromiso y el interés

1. Gobierno de la República. *Programa Nacional de Infraestructura 2014–2018*, Gobierno de la República, México, 2014, p.32.

2. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, SCT. *Programa de inversiones en infraestructura de transporte y comunicaciones 2013–2018*, SCT, México, 2013, p.6.

3. *Idem*.

manifestado por promover la “racionalización del uso del automóvil”⁴ y una baja en la “alta tasa de motorización”⁵ del país —que para 2013 llegó a 332 vehículos por cada 1,000 habitantes⁶—, la mayor parte de los recursos (74.4%) se etiquetó para proyectos de infraestructura vial (véase el cuadro 4.1).

En el marco de la presentación del *Programa Nacional de Infraestructura 2014–2018*) Gerardo Ruiz Esparza, secretario de Comunicaciones y Transportes, informó que se trabaja en 46 autopistas y más de 80 carreteras federales, con un total de 5,200 kilómetros, así como 14,000 kilómetros de caminos alimentadores. “En suma, durante la presente Administración se trabaja en la construcción y modernización de infraestructura carretera en más de 19 mil kilómetros”.⁷

Con ello, al término de la administración de Enrique Peña Nieto la red carretera del país pasará de los 374,262 kilómetros actuales a casi 400,000. Esto, invariablemente, provocará un mayor uso del automóvil.

En entrevista, Javier Garduño Arredondo, coordinador de Política Pública del ITDP México, explica que “lo que se ha demostrado, en prácticamente todos los países en que se ha estudiado el tema, es que la ampliación de infraestructura vial, sea del tipo que sea [...] normalmente lo que genera es un mayor flujo de automóviles, es el efecto que se conoce como demanda inducida”.

4. Gobierno de la República. *Plan Nacional de Desarrollo 2013–2018*, Gobierno de la República, México, 2013, p.141.

5. *Ibid.*, p.81.

6. De acuerdo con información del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), la tasa de motorización en México avanza a un ritmo de 6.32% anual, tendencia que de continuar llevará el indicador a 500 vehículos por cada 1,000 habitantes para 2030, con lo que la flota vehicular alcanzará los 70 millones de automotores, principalmente autos particulares y deportivos utilitarios. Véase: Salvador Medina Ramírez. *La importancia de la reducción del uso del automóvil en México*, ITDP México, México, 2012.

7. Presidencia de la República. “Diversas intervenciones durante la presentación del Programa Nacional de Infraestructura 2014–2018”, comunicado de prensa, México, 28 de abril de 2014 [DE disponible en: <http://www.presidencia.gob.mx/articulos-prensa/diversas-intervenciones-durante-la-presentacion-del-programa-nacional-de-infraestructura-2014-2018/>].

CUADRO 4.1 PROYECTOS FEDERALES DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE 2013-2018

Rubro	Proyectos	Kilómetros	Monto (mdp)	Porcentaje
Infraestructura carretera	149	5,410	386,255	66.4%
Autopistas	34	1,792	101,330	
Carreteras	49	2,734	45,562	
Libramientos	33	884	50,354	
Entronques y puentes	22	N / A	11,580	
Compromisos de caminos rurales y alimentadores	9	655	4,229	
Programa de mantenimiento carretero	1	40,710	103,000	
Programa de caminos rurales	1	12,600	70,200	
Ferrocarriles y transporte masivo	19	956	98,098*	16.9%
Trenes de pasajeros	3	567	49,155	
Transporte masivo	6	95	21,124	
Terminal de autobuses	1	N / A	N / A	
Ferrocarriles de carga	8	322	15,668	
Señalamientos ferroviarios	1	N / A	2,000	
Aeropuertos	21	N / A	35,036*	6.0%
Modernizaciones	19	N / A	22,644	
Fortalecer la conectividad	1	N / A	N / A	
Concluir aeropuerto en construcción	1	N / A	200	
Puertos	21	N / A	62,381	10.7%
Nuevos puertos	3	N / A	29,773	
Ampliaciones	5	N / A	14,994	
Terminales especializadas	12	N / A	17,614	
Tarifa reducida de ferry	1	N / A	N / A	
Total	210		581,770	

mdp: millones de pesos

N / A: no aplica

* La inversión total incluye la de los concesionarios aeroportuarios y ferroviarios en infraestructura de 12,192 y 10,151 millones de pesos, respectivamente.

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Programa de inversiones en infraestructura de transporte y comunicaciones 2013-2018.*

2. RENACIMIENTO DE UN TRASPORTE EN EL OLVIDO

Pese a ser uno de los medios de transporte masivo más antiguos de México⁸ y el más recurrido para la movilización de personas y mercancías hasta la primera mitad del siglo XX, el ferrocarril cayó en desgracia y por décadas se dejó de invertir en él. De hecho, la red ferroviaria existente en el país (26,727 kilómetros) es prácticamente la misma que heredó el presidente Porfirio Díaz a principios del siglo pasado. A ello se suma que desde 1997 se suspendió el servicio de pasajeros, en el marco de la privatización de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México y de la red ferroviaria.

El gobierno de Enrique Peña Nieto anunció el renacimiento de este medio de transporte. A finales de 2012, en su mensaje a la nación, informó que se volvería a invertir en el desarrollo de trenes de pasajeros y anunció tres proyectos en concreto:

He ordenado al secretario de Comunicaciones y Transportes arrancar en el 2013 la construcción del tren México-Querétaro. Asimismo, se impulsarán los proyectos de construcción del tren México-Toluca, y el tren Transpeninsular Yucatán-Quintana Roo [...] México necesita resolver de manera integral sus problemas de transporte, contar con trenes modernos, será el inicio de un nuevo capítulo en la historia de las comunicaciones de nuestro país.⁹

Con una velocidad de 300 kilómetros por hora (km / h), el tren México-Querétaro estaba previsto para convertirse en el primero de alta velocidad en América Latina, realizando su recorrido de 210 kilómetros

8. En 1850 se realizó el primer servicio ferroviario en México, en un tramo de 13,5 kilómetros entre Veracruz y El Molino.

9. Presidencia de la República. "Mensaje a la Nación del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos", comunicado de prensa, México, 1 de diciembre de 2012 [DE disponible en: <http://www.presidencia.gob.mx/articulos-prensa/mensaje-a-la-nacion-del-presidente-de-los-estados-unidos-mexicanos/>].

entre ambas ciudades en 58 minutos. El costo proyectado era de 43,580 millones de pesos, con una demanda estimada de 27,000 pasajeros diarios durante su primer año de operaciones.

El proyecto del tren interurbano México-Toluca, cuya construcción arrancó el 7 de julio de 2014, contempla transportar en 39 minutos, de terminal a terminal, a 270 mil usuarios cada jornada, a una velocidad máxima de 160 km / h en un trayecto de 57.7 kilómetros. La inversión estimada para toda la obra es de 38,000 millones de pesos y se prevé inaugurarla en 2017.

En su primera etapa, el Tren Transpeninsular recorrerá 336 kilómetros, de Mérida, Yucatán, a Punta Venado, Quintana Roo, en dos horas y media, a una velocidad promedio de 110 km / h. Se informó que esta fase de la obra comenzaría en 2014 y finalizaría en 2017, con una inversión de 17,954 millones de pesos. La segunda etapa prevé unir a Progreso y ampliar esa ruta hacia Uxmal y Campeche, para conectarse con Cancún, Quintana Roo. En total se estima que la obra podría costar unos 32,000 millones de pesos. La expectativa es que utilicen este medio de transporte al menos un millón de pasajeros al año y que también se emplee para movilizar mercancías.

En total, para estos tres proyectos se tienen contemplados recursos por 49,155 millones de pesos en el PIITC (véase el cuadro 4.1).

3. DESCARRILAMIENTO INESPERADO

Cuando todo parecía marchar sobre rieles el renacimiento del tren de pasajeros se vio afectado por una serie de escándalos que ponen en entredicho la concreción de esta estrategia de movilidad.

El 6 de noviembre de 2014 Gerardo Ruiz Esparza anunció que se dejaba sin efecto el fallo de la licitación del tren México-Querétaro, que apenas tres días antes se había definido a favor de un consorcio chino-francés-mexicano, encabezado por la empresa China Railway Construction Corporation, que fue el único postor y que presentó un proyecto valuado en 50,820'264,042 pesos. El motivo argüido por el

titular de la SCT fue que el presidente Enrique Peña Nieto instruyó a la dependencia reponer la convocatoria en “razón de las dudas e inquietudes que han surgido en la opinión pública”.¹⁰

Lo anterior, luego de que el proceso de licitación fuese cuestionado por la negativa de la SCT para ampliar el plazo para la presentación de propuestas para las empresas interesadas y el incremento en el costo proyectado, a lo que se sumó el escándalo mediático que detonó tres días después, cuando la periodista Carmen Aristegui publicó un reportaje que reveló que la casa privada de Enrique Peña Nieto y de su esposa, Angélica Rivera, fue construida y estaba registrada a nombre de Inmobiliaria del Centro, una filial de Grupo Higa, otra de cuyas empresas, Constructora Teya, formaba parte del consorcio que ganó la licitación y que además había sido favorecida con diversos contratos de obra pública durante la gestión de Peña Nieto cuando fue gobernador del Estado de México. El valor de la residencia se calculó en alrededor de 7'000,000 de dólares.¹¹

Trascendió que el gobierno de Peña Nieto ya sabía que se publicaría esta investigación, pues quienes la realizaron habían solicitado información y reacciones al respecto a diversas dependencias del gobierno federal, por lo que se especuló que el verdadero motivo para cancelar la licitación del tren México–Querétaro fue tratar de neutralizar el daño a la imagen presidencial y al partido gobernante que haría la revelación. No obstante, se desató una tormenta de críticas y cuestionamientos en torno a ambos hechos, en especial en medios sociales de la Internet, que obligaron al presidente a hacer que su esposa diera la cara por él.

10. Presidencia de la República. “Se deja sin efecto el fallo de la licitación del tren de alta velocidad México Querétaro”, comunicado de prensa, México, 6 de noviembre de 2014 [DE disponible en: <http://www.presidencia.gob.mx/articulos-prensa/se-deja-sin-efecto-el-fallo-de-la-licitacion-del-tren-de-alta-velocidad-mexico-queretaro/>].

11. Aristegui Noticias. “La casa blanca de Enrique Peña Nieto (investigación especial)”, en *Aristegui Noticias*, México, 9 de noviembre de 2014 [DE disponible en: <http://aristeginoticias.com/0911/mexico/la-casa-blanca-de-enrique-pena-nieto/>].

El 18 de noviembre Angélica Rivera aseguró que la casa era de su propiedad, no de su marido, y que la había adquirido con sus propios recursos. A través de un mensaje videograbado confirmó que conoció al ingeniero Juan Armando Hinojosa, presidente de Grupo Higa, a quien en un encuentro le comentó que quería una nueva casa y con quien entonces acordó “que una de sus inmobiliarias adquiriera un terreno y construyera la casa a mi gusto, y con el arquitecto de mi elección; yo me comprometí a que una vez que se terminara la construcción de la casa, celebraríamos un contrato de compra-venta”.¹² Agregó que el 12 de enero de 2012, una vez concluida la casa, firmó con la inmobiliaria el contrato de compra-venta, tras lo cual se le dio la posesión del inmueble, que sería plena hasta que terminara de pagar el precio acordado de 54’000,000 de pesos, para lo que se le dio un plazo de ocho años.

La explicación, lejos de aminorar la presión, la incrementó, tanto por el tono recriminatorio empleado por Angélica Rivera como por las nuevas dudas que surgieron tras su alocución. Mucha gente cuestionó que Televisa, la empresa para la que trabajó como conductora y actriz, le hubiese pagado las cifras multimillonarias que ella aseguró, además de que levantó suspicacias el trato preferencial dado por la inmobiliaria, pues no es común que una empresa de este tipo compre un terreno y construya una casa al gusto del cliente, sin recibir un peso de anticipo y que firme el contrato respectivo hasta que el inmueble está terminado y tenga el visto bueno del futuro inquilino. A lo que se suma que la inmobiliaria se constituyó el 13 de noviembre de 2008, exactamente un día después de que Enrique Peña Nieto confirmó que ambos eran novios, según se documentó en el reportaje de Carmen Aristegui.¹³

12. El video completo con esta y el resto de la declaración se titula “Precisiones sobre la propiedad de Sierra Gorda 150 – Sra. Angélica Rivera de Peña”. Se puede ver en el canal de YouTube de Angélica Rivera [DE disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=tdJo6CLjxE>].

13. Aristegui Noticias. “Confirma Angélica Rivera que pidió a Hinojosa Cantú construir la casa blanca”, en *Aristegui Noticias*, México, 19 de noviembre de 2014 [DE disponible en: <http://aristeginoticias.com/1911/mexico/confirma-angelica-rivera-que-pidio-a-hinojosa-cantu-construir-la-casa-blanca/>].

Pese al revuelo, la SCT anunció que el proyecto del tren México-Querétaro seguía adelante y se publicaría una nueva licitación a finales de noviembre de 2014, pero terminó el año y todavía no aparecía.

A los cuestionamientos para este proyecto se sumaron otros para el del tren México-Toluca, pues varias de las empresas involucradas en la construcción de los diferentes tramos en que se dividió la obra pertenecen a empresarios vinculados con el Partido Revolucionario Institucional (PRI), como es el caso de OHL México, que preside José Andrés de Oteyza, exsecretario de Patrimonio y Fomento Industrial en el gobierno de José López Portillo (1976-1982)¹⁴ y Hermes, propiedad de Carlos Hank Rhon, hijo del político priista y exgobernador del Estado de México, Carlos Hank González (1969-1975).¹⁵

Ante tales señalamientos el Congreso de la Unión se vio obligado a intervenir y el 1 de diciembre se anunció que la Junta de Coordinación Política de la Cámara de Diputados acordó crear una comisión especial para investigar la licitación del tren México-Querétaro, pero a la par rechazó, por segunda vez, la iniciativa para hacer lo propio con la adquisición de la residencia de Angélica Rivera.¹⁶

4. UNA SORPRESA PARA EL TRANSPORTE AÉREO

En materia de transporte aéreo el PIITC contempla destinar 35,036 millones de pesos para el desarrollo de varias obras, entre las que se cuenta la modernización, ampliación, rehabilitación o conclusión de 20 terminales aéreas. Además, se menciona el proyecto de “Resolver el problema de saturación operativa” del Aeropuerto Internacional

14. Sinembargo. “OHL México no ha sufrido el freno al gasto: ligada a gobiernos del PRI, tiene ya contratos por 41.5 mmdp”, en *Sinembargo.mx*, México, 14 de julio de 2014 [DE disponible en: <http://www.sinembargo.mx/14-07-2014/1057431>].

15. Agencia Reforma. “Da Gobierno a amigos grandes proyectos”, en *La Razón*, San Luis, 5 de noviembre de 2014 [DE disponible en: <http://www.larazonsanluis.com/index.php/agencia-reforma/nacional/item/54695-da-gobierno-a-amigos-grandes-proyectos>].

16. Fernando Damián. “Crean comisión para licitación del tren México-Querétaro”, en *Milenio Diario*, México, 1 de diciembre de 2012.

de la Ciudad de México (AICM), pero no se dan más datos al respecto.

En su segundo informe de gobierno Enrique Peña Nieto completó la información. Anunció la construcción de un nuevo aeropuerto para la capital del país, en la zona contigua a donde se ubica el actual, con “una inversión pública calculada en el orden de los 120 mil millones de pesos”.¹⁷

El monto y las características anunciadas convirtieron al nuevo aeropuerto en el proyecto más importante en materia de movilidad de este gobierno.

Apenas un par de días después se presentó el diseño del nuevo AICM en un acto en el que el titular del Ejecutivo informó que “se trata de un proyecto transexenal, y que esta Administración no tendrá tiempo suficiente para poner en operación”.¹⁸ Explicó que “su desarrollo se realizará en etapas y tomará años llevarlo a su máxima capacidad. La primera etapa contempla tres pistas de uso simultáneo para transportar a más de 50 millones de personas, mientras que en su segunda fase contará con un total de seis pistas para atender a 120 millones de pasajeros anuales”.¹⁹

Lo anterior implica que, una vez terminado, el AICM podrá atender a cuatro veces más pasajeros que el actual, que da servicio a 32'000,000 de usuarios al año. Pero no bien se conoció el proyecto comenzaron los cuestionamientos. Entre ellos el de posible favoritismo, debido a que uno de los arquitectos del consorcio ganador, Fernando Romero Havaux, es yerno de Carlos Slim, uno de los empresarios más ricos del mundo y con fuertes vínculos con los gobiernos priistas. Además de que se criticó que ese profesional no tuviese experiencia en la cons-

17. Enrique Peña Nieto. 2^{do} *Informe de gobierno 2013-2014*, Presidencia de la República, México, 2014, P.447.

18. Presidencia de la República. “El nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México será una obra trascendental”, comunicado de prensa, México, 3 de septiembre de 2014 [DE disponible en: <http://www.presidencia.gob.mx/articulos-prensa/el-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico-sera-una-obra-trascendental/>].

19. *Idem*.

trucción de terminales aéreas de gran capacidad, así como que el proyecto ganador era más caro que otros que se presentaron. A la par hubo reproches contra el otro arquitecto del binomio ganador, Norman Foster, pues varias de sus obras se distinguen por terminar costando más de lo proyectado.

A esto hay que sumar que pese a que Enrique Peña Nieto había anunciado que el costo de la obra sería de 120,000 millones de pesos, dato que insistió en repetir su gobierno al socializar el proyecto, en un comunicado presentado unos días después por la propia Presidencia de la República se indicaba que la “inversión destinada a la construcción del nuevo aeropuerto será de 169 mmdp [mil millones de pesos]”.²⁰ Esto implica un aumento de 40% en apenas una semana, que pasó por alto a la mayoría. Además, no ha quedado claro cómo se financiará la obra y ya hay críticas también por parte de grupos ambientalistas y de campesinos, que fueron los que terminaron por sepultar un proyecto similar lanzado durante la administración del presidente Vicente Fox (2000–2006).

5. LA MAYORÍA SOSLAYADA

Aunque el gobierno federal reconoce que en los centros urbanos habita 77% de la población de México, es decir unas 85 millones de personas, que ahí se genera 86.5% del producto interno bruto (PIB) y que el incremento en las distancias y los tiempos de recorrido ciudadano genera pérdidas económicas en el país por alrededor de 200 mil millones de pesos anuales,²¹ no se consideró prioritario el desarrollo de un sistema de transporte público eficiente y de calidad en el actual sexenio.

20. Presidencia de la República. “Las buenas noticias del nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”, comunicado de prensa, México, 7 de septiembre de 2014 [DE disponible en: <http://www.presidencia.gob.mx/las-buenas-noticias-del-nuevo-aeropuerto-internacional-de-la-ciudad-de-mexico/>].

21. Gobierno de la República. *Programa Nacional de Infraestructura...*, op. cit, p.26.

En el papel se plasmó el interés oficial en la materia. En el *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018* se puede leer que es intención del gobierno federal “Fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado”.²² Lo que luego se refrenda al establecer como parte de las líneas de acción de la estrategia 4.9.1 el “Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas”.²³ En tanto que en el segundo informe de Enrique Peña Nieto se indica que

Con el fin de fomentar una movilidad urbana sustentable, la política pública definida por la presente administración tiene como base un transporte público masivo, que fomente un medio ambiente sano para las ciudades, promueva el uso de transporte no motorizado y la racionalización del uso del automóvil, así como la seguridad en los viajes urbanos.²⁴

Y agrega que, con este fin, “Se incluyó en la estructura programática federal el Programa de Impulso a la Movilidad Urbana Sustentable, con el objetivo de complementar los proyectos de transporte masivo y se planteó que este programa reciba recursos a partir del año 2015”.²⁵

Sin embargo, los hechos y los recursos ponen en entredicho estas palabras.

En el PIITC apenas se le asignaron 21,124 millones de pesos a los proyectos de transporte masivo de pasajeros dentro de las ciudades, lo que representa 3.6% del total. En tanto que para el transporte no motorizado

22. Gobierno de la República. *Plan Nacional de Desarrollo...*, op. cit, p.119.

23. *Ibid*, p.141.

24. Enrique Peña Nieto. *2^{do} Informe de...*, op. cit, p.193 (en negritas en el original).

25. *Idem*.

no hay recursos asignados, aunque en el segundo informe presidencial se destaca que

La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) asesora el diseño de la primera zona 30 del país en los centros históricos de Guadalajara y Zapopan, que contará con una inversión de 157 millones de pesos del Fondo Metropolitano. El proyecto contempla un sistema de bicicletas públicas con mil 200 unidades, más de 120 estaciones que generará un total de 13 mil viajes diarios.²⁶

Otro botón de muestra del poco interés federal en la materia es que, pese al compromiso del presidente, al Programa de Impulso a la Movilidad Urbana Sustentable no se le asignó ni un cinco en el presupuesto de egresos para 2015.

“Hay buenas intenciones que no terminan por materializarse”, indicó Javier Garduño al respecto de la estrategia de movilidad del gobierno federal.

Estábamos muy contentos desde que inició la administración [de Enrique Peña Nieto]; cuando se anunció la creación de la SEDATU parecía que había un golpe de timón en cuanto a la conducción de los temas urbanos [...] y a partir de ahí se empezaron a generar muchas expectativas [que crecieron cuando] [...] finalmente la movilidad urbana quedó reflejada como un eje estratégico, incluso desde el Plan Nacional de Desarrollo, y con indicadores y metas puntuales en el programa sectorial, el Programa de Desarrollo Urbano.

El especialista recuerda que el ITDP ha hecho análisis por tres años (2011, 2012 y 2013) acerca de cómo se están ejerciendo los fondos federales en materia de transporte y movilidad, que revelan que la tendencia

26. *Ibid.*, p.438.

es que de 70 a 80% de los recursos en las ciudades del país se destina a obras de ampliación de infraestructura vial,²⁷ estudios que la Sedatu retomó como línea base de trabajo para proponer como meta el reducir esta proporción para impulsar otro tipo de obras a escala local a favor de una movilidad más eficiente.

“Lamentablemente vemos que no se ha podido avanzar, sobre todo en el tema de presupuesto”, como se echa de ver en el proyecto de gasto publicado para 2015, en que el Ejecutivo no incluyó el Programa de Impulso a la Movilidad Urbana Sustentable, se queja Javier Garduño. “Pareciera que no se le está viendo como un tema prioritario para los tomadores de decisiones en materia de presupuesto, específicamente la Secretaría de Hacienda”. Aunque dice que tampoco se logró que los diputados hicieran una ampliación de presupuesto etiquetada para el programa.

Así las cosas, prácticamente queda solo lo esbozado en el PIITT, que para el sexenio contempla seis proyectos de transporte masivo para crecer en apenas 95 kilómetros la infraestructura existente en el país:

- Ampliación del Sistema del Tren Eléctrico Urbano en la zona metropolitana de Guadalajara.
- Construcción, junto con el gobierno de Nuevo León, de la línea 3 y elaboración del proyecto de la línea 4 del metro, así como apoyo a los proyectos de Ecovía en Monterrey.
- Modernizar el transporte público urbano en la región de La Laguna.
- Establecer, junto con el gobierno de Baja California, un sistema de transporte articulado de autobuses de rápido tránsito (BRT) en la ciudad de Tijuana.

27. En el más reciente estudio se indica que durante los ejercicios fiscales de 2011 a 2013 se ejercieron 87,468 millones de pesos de recursos federales en algún tipo de proyecto para promover la movilidad urbana en las distintas zonas metropolitanas del país, de los que 74% se destinó para ampliar y mantener la infraestructura vial, frente a 11% de inversión en espacio público, 10% en transporte público, 4% en infraestructura peatonal y menos de 1% en infraestructura ciclista. Al respecto véase: Javier Garduño Arredondo. *Invertir para movernos. Diagnóstico de inversiones en movilidad en las zonas metropolitanas de México 2011-2013*, ITDP México, México, 2014.

- Construcción y desarrollo de un sistema de transporte público masivo para la zona metropolitana de Mérida.
- Establecer un sistema de transporte masivo en el oriente del Estado de México.
- Apoyar la modernización de la terminal de autobuses de Atlacomulco.²⁸

Obras que se podrían complementar con otras en la capital del país y otras ciudades, pues el titular de la SCT, en la presentación del *Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018*, indicó que también se apoyará a soluciones de transporte masivo o urbano en la ciudad de México y su zona conurbada, como es el caso de la ampliación de las líneas 4, A y 9 del Metro.²⁹ En tanto, el titular de la Sedatu, Jorge Carlos Ramírez Marín, al inaugurar el X Foro Nacional de Parlamentarios para el Hábitat, a finales de 2014, dio a conocer que en total tienen registrados 42 proyectos en materia de movilidad en 27 ciudades del país, de los que 34 son de sistemas BRT y ocho de trenes urbanos y suburbanos.³⁰

6. MOVILIDAD INMÓVIL

Así las cosas, no parece que en el sexenio de Enrique Peña Nieto se vaya a lograr avanzar mucho en materia de movilidad, pues las apuestas son prácticamente las mismas que en sexenios anteriores: movilización a través de carreteras y transporte aéreo, infraestructura que en el corto plazo tiende a saturarse.

28. Gobierno de la República. *Programa Nacional de...*, op. cit., p.38.

29. José de Jesús Guadarrama. "SCT impulsa proyectos: prevén ampliar tres rutas del Metro", en *Excelsior*, México, 29 de abril de 2014 [DE disponible en: <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/04/29/956364>].

30. Presidencia de la República. "Seguridad, movilidad, conectividad y calidad son los ejes rectores para la Nueva Ley de Desarrollo Urbano", comunicado de prensa, México, 6 de octubre de 2014 [DE disponible en: <http://www.presidencia.gob.mx/articulos-prensa/seguridad-movilidad-conectividad-y-calidad-son-los-ejes-rectores-para-la-nueva-ley-de-desarrollo-urbano/>].

Sin embargo, existe una luz de esperanza, pues en opinión de Javier Garduño en el actual gobierno hay un avance en materia de movilidad con respecto a la anterior, pues “al menos el tema ya está en la agenda” e incluso ya se publicó el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014–2018, que incluye un apartado de movilidad, a lo que se suma que ahora “con el tema muy controvertido de los trenes pareciera que ya hay una disposición de cambiar las prioridades”.

Pero pasar de las buenas intenciones a los hechos requerirá de un gran esfuerzo. En especial porque estas se deben poner en pesos y centavos para que den frutos. Por ello, Javier Garduño estima que una de las áreas en que se debe trabajar para mejorar la movilidad es en convencer a los actores clave, sobre todo en el tema del presupuesto, para que vean este tema como prioritario para el país y le asignen los recursos necesarios para impulsar las alternativas de transporte masivo que se requiere para transitar de forma eficiente y eficaz, tanto dentro de las ciudades como entre ellas, con la consiguiente mejora en la productividad y competitividad urbana y nacional.

Otra asignatura pendiente de trabajar es el transparentar la asignación de las obras y en sumar a los proyectos a los distintos afectados y beneficiados por estos, pues el contar con recursos y apoyo gubernamental no garantiza que se llegue a buen puerto, como se evidenció con el caso del nuevo aeropuerto para la ciudad de México impulsado por Vicente Fox, algo que también puede terminar por pasar con las obras emblemáticas del gobierno de Enrique Peña Nieto si no se asean los procesos.